

"... Jederzeit geneigt, das Wohlseyn ... unserer allergehorsamsten Unterthanen allerwegen zu befördern": die Vergabe von Seebriefen und -flagge des Jade-Küsten"staates" Kniphausen im 18./19. Jahrhundert

Stettner, Heinrich

Veröffentlichungsversion / Published Version
Zeitschriftenartikel / journal article

Empfohlene Zitierung / Suggested Citation:

Stettner, H. (1999). "... Jederzeit geneigt, das Wohlseyn ... unserer allergehorsamsten Unterthanen allerwegen zu befördern": die Vergabe von Seebriefen und -flagge des Jade-Küsten"staates" Kniphausen im 18./19. Jahrhundert. *Deutsches Schifffahrtsarchiv*, 22, 79-88. <https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:0168-ssoar-54170-8>

Nutzungsbedingungen:

Dieser Text wird unter einer Deposit-Lizenz (Keine Weiterverbreitung - keine Bearbeitung) zur Verfügung gestellt. Gewährt wird ein nicht exklusives, nicht übertragbares, persönliches und beschränktes Recht auf Nutzung dieses Dokuments. Dieses Dokument ist ausschließlich für den persönlichen, nicht-kommerziellen Gebrauch bestimmt. Auf sämtlichen Kopien dieses Dokuments müssen alle Urheberrechtshinweise und sonstigen Hinweise auf gesetzlichen Schutz beibehalten werden. Sie dürfen dieses Dokument nicht in irgendeiner Weise abändern, noch dürfen Sie dieses Dokument für öffentliche oder kommerzielle Zwecke vervielfältigen, öffentlich ausstellen, aufführen, vertreiben oder anderweitig nutzen.

Mit der Verwendung dieses Dokuments erkennen Sie die Nutzungsbedingungen an.

Terms of use:

This document is made available under Deposit Licence (No Redistribution - no modifications). We grant a non-exclusive, non-transferable, individual and limited right to using this document. This document is solely intended for your personal, non-commercial use. All of the copies of this documents must retain all copyright information and other information regarding legal protection. You are not allowed to alter this document in any way, to copy it for public or commercial purposes, to exhibit the document in public, to perform, distribute or otherwise use the document in public.

By using this particular document, you accept the above-stated conditions of use.

SEESCHIFFFAHRT

»... JEDERZEIT GENEIGT, DAS WOHLSEYN ... UNSERER ALLER- GEHORSAMSTEN UNTERTHANEN ALLERWEGEN ZU BEFÖRDERN«

Die Vergabe von Seebriefen und -flaggen
des Jade-Küstenstaates Knipphausen im 18./19. Jahrhundert

VON HEINRICH STETTNER

Eigentlich sind nationale Seeflaggen dazu bestimmt, rasch, zweifelsfrei und zutreffend die Herkunft eines Schiffes erkennen zu lassen. Und Schiffspapiere sollen präzise u.a. Näheres über Bau, Zustand, Ladung, Besatzung, Eigner sowie Heimat-, Abfahrts- und Zielhafen solch Schiffes aussagen. Aber in unserem Zeitalter »kostengünstiger Ausflaggungen« und oft »geschönter« Papiere gelte das alles wohl nicht mehr so recht, meinen einige.

Nur einige? Und nur in unseren Zeitläuften? Für die Richtigkeit jeweils geführter Seeflaggen und vorgewiesener Schiffspapiere hat stets lediglich – juristisch gesprochen – eine Vermutung gegolten, kaum mehr als das; schon die stehende Redewendung »unter falscher Flagge segeln« sollte stutzig machen. Man muß nicht einmal gleich an Piraterie denken: Daß es auf den Meeren auch andere, weniger gefährliche Fälle unrichtiger Flaggenführung und zumindest zweifelhafter Schiffspapiere gegeben hat, soll nachstehend an einem Beispiel gezeigt werden. Freilich greift der Bericht ins späte 18./zeitige 19. Jahrhundert zurück und berührt mit früher »Ausflaggung« und »geschönten« Schiffspapieren außer maritimen Gewinninteressen und Seerecht gar die europäisch-politische Historie, die deutsche Reichs-, Bundes- und Regionalverfassung sowie Dynastisches. Die Ernsthaftigkeit des Geschilderten steht allerdings in gewissem Gegensatz zur tatsächlichen Bedeutung des Geschehenen: ein Kuriosum halt.

Die Bentinck'sche Herrlichkeit und Reichsgrafschaft Kni(e)phausen an der Jade

Am Westufer der äußeren Jade, im Mündungsbereich der Maade, also NW vom Ortskern des heutigen Wilhelmshaven, war in Spätmittelalter und früher Neuzeit eine friesische Häuptlings-»Herrlichkeit« (= Herrschaft) entstanden, deren Machtzentrum die Burg Knipens, später Knipphausen, war. Zwei Kirchspiele gehörten dazu, Fedderwarden und Accum, bald auch als drittes das Inhausensche Sengwarden. Das entsprechende Dynastengeschlecht derer von Inn- und Knyphausen (in Primogenitur zuletzt sogar gefürstet gewesen) blieb



Abb. 1 Moderne Landkarte des zur ehemaligen Grafschaft Kniphausen gehörenden Westufers der äußeren Jade im Maßstab 1 : 100 000. Soweit die in vorliegendem Beitrag genannten Plätze verzeichnet sind, wurden sie weiß hervorgehoben. Wilhelmshaven als Stadt entstand erst nach den hier geschilderten Begebenheiten (1854 erster Oldenburger Landverkauf an Preußen zur Errichtung eines Nordsee-Kriegshafens).

dort nicht, sondern ist schon lange im ostfriesischen Schloß Lütetsburg ansässig, hat aber im 19. Jahrhundert den Familien-Stammsitz – baulich erhalten blieb nur ein Marstall – zurückerwerben können, im 20. Jahrhundert indes wieder veräußert. Die »Herrlichkeit« selbst war 1623 an Oldenburg und (nach einer ebenso bekannten wie pikanten Affaire um die dortige gräfliche Favoritin Elisabeth von Ungnad) als gräflich Aldenburgischer Fidei-

kommiß durch Erbgang an das niederländisch-britisch-deutsche (westfälische) Grafenhaus Bentinck gelangt, unter dem sie 1737 sogar förmlich reichsunmittelbar, Graf Bentinck quasi Reichsfürst wurde. Küstenlänge: ca. 10 km; drei kleine Watthäfen: Inhauser Siel, Hooksiel und Rüstersiel; Untertanenzahl: knapp 3000. Wer Fantasie hat, sich die inzwischen vorgelegerten Groden/Polder nebst neuen Hauptdeichen, die Zersiedelung der Landschaft, Straßen und andere, zumal ölundustrielle Zutaten unserer Zeit in etwa wegdenken kann, mag aus Abb. 1 – einer modernen Karte – die damalige Topografie errahnen können.

Kenner der neueren Geschichte mögen sich erinnern, daß es ein niederländischer Bentinck war, der dem gestürzten letzten deutschen Kaiser Wilhelm II. 1918 bis 1920 auf Schloß Amerongen (Prov. Utrecht) Asyl bot, bevor die Ex-Majestät in Huis Doorn verblieb und 1941 dort verblieb. Hier interessiert indes mehr ein nur mittelbarer Vorfahr, der vitale, tatkräftige und geschäftstüchtige deutsche Reichsgraf Wilhelm Gustaf Friederich Bentinck, welcher – oranisch gesonnen – trotz zeitweiliger Tätigkeit in niederländisch-britischen (auch Marine-)Dienstern 1787 die Herrschaft in Kni(e)phausen (und Varel) antrat. Seine Reichsunmittelbarkeit und dann seine nach Ende des ersten Deutschen Reiches 1806 gegebene, fast völlige Souveränität nutzte er zur Einführung einer eigenen Territorialflagge auf haustraditioneller Basis: Blau-weiß-blau horizontal gestreift, bisweilen mit Aldenburg-Bentinck'schem Imponierwappen im mittleren weißen Feld. Die nicht eben zahlreichen kleinen Schlickrutscher aus den drei gräflichen Häfen mußten diese Flagge auch führen; nur ganz wenige Exemplare von ihr sind dokumentiert oder gar erhalten.¹ Eine eigenterritoriale Schiffsflagge als duodezherrlich-maritime Marotte? Oder doch mehr? Immerhin ist dem Grafen bereits 1799 die von C.A. Behrens in London herausgegebene, qualifizierte Seekarte von Jade und Wesermündung² gewidmet worden.

Napoleonische Zeit

1803 besetzten napoleonisch-französische Truppen das mit dem feindlichen Großbritannien in Personalunion verbundene Kurfürstentum Hannover, zumal eine an sich geplante Invasion Englands selbst kaum zu realisieren war. In der Folge blockierte die britische Flotte bis 1805 die deutschen Nordsee-Strommündungen – nicht aber die Jade. Betroffene Reeder wußten sich auf nicht gerade neue Weise zu helfen, »flaggten aus«, wie man heute sagt, nahmen die neutrale Kni(e)phauser Flagge und lenkten ihren Güterumschlag über die Jadehäfen. Das brachte dort Gebühren, versteht sich – *hony soit qui mal y pense* –; Belege dafür gibt es, aber keine präzisen Zahlen.

Erheblich mehr Gebühren fielen an, und ganz kurios wurde es, als 1806 französischerseits die europäische Kontinental Sperre gegen den Handel mit Großbritannien verfügt worden war. Denn irgendwie scheinen damals die an große Dimensionen und zentralistisches Denken gewöhnten Pariser Beherrschungs- und Besatzungsexperten die winzige Bentinck-Kni(e)phausensche Herrlichkeit bzw. Grafschaft übersehen, zumindest falsch eingeschätzt zu haben. Sie war nun ein souveränes neutrales Territorium ohne fremde (schon nach wenigen Tagen wieder abgezogene) Truppen, im völkerrechtlichen Status Schweden vergleichbar, und unterlag der Sperre nicht. Graf Wilhelm Gustaf Friederich dürfte von seinen handels- und schiffahrtstreibenden Neu-Untertanen bzw. deren Seefahrzeugen gut kassiert haben, womit er auch noch gegen Napoleons imperiale Interessen, also patriotisch handelte. Den Schiffen stellte er Seebriefe – »Paß- und Zeugnisbriefe« – aus, und Abb. 2 zeigt ein entsprechendes, indes unausgefülltes Formular. Das bezeichnet den Aussteller noch als Reichsgrafen, mag aber auch nach Reichsende 1806 Verwendung gefunden haben, solange es ging.

WILHELMUS GUSTAVUS FRIDERICUS BENTINCK, SACRI ROMANI IMPERII COMES, DYNASTES IN KNIEPHAUSEN, DOMINUS IN VAREL etc. etc. etc.

Universis ac singulis literas hasce nostras visuris et lecturis testatum facimus, quod subditus noster

Submissis nobis precibus exposuerit, sibi esse propositum, cum navi nostris Subditis propria,

mercibusque prohibitis non onusta circiter

Lastarum, cui nomen

negotiationis causa in varias regiones, quemadmodum commerciorum utilitas latura esset, aut vecturam invenire posset, navigare, enixe efflagitans, ut, quo ejus iter et navigatio tanto tutior foret atque securior, literas hasce, quae salvis conductus seu compassus dicuntur, domicilii et immunitatis suae testes ac contra fortunam aut Suspicionem sinistram, si qua illi accideret, praesides tutelares imperiremur; cujus voto tanto facilius adnuimus, quo magis nobis curae cordique est, subditorum nostrorum fidelium commoda et incrementa ubique promovere et augere. Omnes itaque et Singulas hasce nostras literas inspecturos, magistratus civitatum, portuum locorumque maritimarum praesides et classium praefectos eosque, sive supremos sive subordinatos, nec non navium magistros et nauceros, quibus navis haec navigando obviam venire, quorumque in classes forte incidere et transire aut in quorum portubus morari contingeret, pro dignitate cujuscunque gratiose, benevole et amice rogamus, ut praedictum navarchum

ad praesentationem

harum testimonialium nostrarum

incipientium, et usque ad

in vigore permanentium, cum navi sua omnique comitatu ac mercibus, quae in illa continentur, universis ac singulis, amice excipiant et postquam ubicunque locorum debitum vectigal exsolverit, liberum ipsi mercaturae suae exercitum haut gravatim concedant et quantum quisque in similis genere promotum et adjutum sibi voluerit, tantum huic nostris subditis praestare officii et humanitatis dignentur. Facient in eo rem nobis grata met libero commerciorum usus salutarem. Nosque vicissim id officii erga omnes singulos pro cujusvis statu compensatos pollicemur. In quorum, omnium fidem has literas sigillo nostro corroborari mandavimus.

Datum in Castello Kniephausen in Judicio Cancellario die

Wir Wilhelm Gustaf Friederich Bentinck, des Heiligen Römischen Reichs Graf und Herr von Kniephausen, Edler Herr von Varel etc. etc. etc.

Urkunden und bekennen hiemit vor jedermannniglich, denen gegenwärtiger öffentl. Brief vorkommt, oder die denselben werden sehen oder hören lesen, daß Unser getreuer Unterthan
allerdemüthigst zu erkennen gegeben, gestalten er mit dem Unseren Unterthanen allein eigenthümlich gehörenden, und mit keinen verbotenen Waaren beladenen Inland-gefahr
groß seyenden Schiffe
genannt, seines Gewerbes halber, nach verschiedenen Ländern, wie der Handel es fügen und wohin er eine Ladung erhalten wurde, abzusегeln entschlossen, und dannenhero, um mehrerer Sicherheit willen, Uns um Unsern Paß- und Zeugnißbrief allerunterthanigst gebeten, welchen Wir demselben um so viel weniger verweigern mögen, als Wir viel mehr jederzeit geneigt sind, das Wohlseyn und die Aufnahme Unserer allergehorsamsten Unterthanen allerwegen zu befördern. Gelanget demnach an einen Jeden, wels Standes und Würden ersey, und welcher dieses Schiff entwedder auf der See oder im Hafen oder sonstenwo antreffen wird, Unser allergnädigstes Begehren, ermeldeiten
auf Vorzeigung dieses Briefes, welcher von dato an
lang in seinen Kräften seyn und gültig bleiben soll, mit beysich habenden Geführten, Schiffen und Gütern sein Gewerbe sicher und ungehindert treiben, mithin ihn allenthalben frey pass- und repassiren zu lassen. Welches um einen jeden seinem Stande und Gelegenheit auch der Gebühr nach zu erwidern Wir allergnädigst geneigt und willig sind. Zu Urkund dessen haben Wir diesen Compafs- und Zeugnißbrief ausfertigen, und mit Unserm Insigel befestigen lassen.

So geschehen auf der Burz Kniephausen in Unserer Canzley den

Abb. 2 Zweisprachiges, noch unausgefülltes Bentinck-Kniphauser See(»Paß- und Zeugniß«)-briefformular aus der Herrschaftszeit des Grafen Wilhelm Gustaf Friederich 1787–1835. Die Mehrzahl solcher Seebriefe wurde gegen Gebühr ausgefüllt an nicht-kniphausensche Schiffe vergeben, deren Reeder bzw. Kapitäne aus an bewaffneten Konflikten beteiligten Ländern kamen, aber den Eindruck einer neutralen Herkunft wecken zu können hofften. Das galt auch für den in Abb. 4 reproduzierten Seebrief – und galt ebenso für die Kniphauser Seeflagge. (Marit. Archiv d. Verf.)

Lange ging es nicht. Bevor jedoch der »staatlich«-kni(e)phausensch sanktionierte, von den Franzosen freilich als eine Art Schmuggel empfundene Jadeseehandel zum abrupten Ende kam, geriet Graf Bentinck 1807 ausgerechnet mit den napoleonfeindlichen Briten in einen Konflikt, der ein bißchen Seerechtsgeschichte machen sollte. Das französisch dominierte Königreich Holland (1806–1810) unter Napoleons Bruder Louis (Lodewijk) hatte Oorlogschiffe, und eines davon, die MINERVA aus früherem Bestand der VOC (Ostindischen Kompagnie), hatte sich vor einer britischen Fregatte in den norwegischen Hafen Ber-



Abb. 3 Schloss Knipphausen um die Mitte des 19. Jahrhunderts. Bei dem Hauptgebäude handelt es sich um den umgebauten Marstall der bereits 1708 abgebrannten eigentlichen Häuptlingsburg. Lithographierte Zeichnung von L.K. Preller (1822–1901). (Nach: Eckhardt/Schmidt [Hrsg.], *Geschichte des Landes Oldenburg*. Oldenburg ³1988, S. 314)

gen geflüchtet. Graf Wilhelm Gustaf Friederich, 1762 in Den Haag geboren, unterhielt auch zum neuen Königreich ganz gute Beziehungen – und kaufte (nur zum Schein?) jene MINERVA, für die in Amsterdam(!) eine neue Besatzung angemustert wurde. Das Schiff segelte nun unter neutraler Kni(e)phauser Flagge getrost von Bergen zur Jade, wurde aber vor dem Vlie-Gat (also ganz woanders, nämlich unweit Terschelling und Vlieland, mithin vor der niederländischen Küste) von der britischen Flotte aufgebracht. Es gab eine interessante Verhandlung vor einem britischen Prisengericht unter Sir William Scott (dem späteren Lord Stowell). Die brachte noch mehr Ungereimheiten zu Tage, trug dem Grafen Bentinck erhebliche rechtlich-moralische Vorwürfe ein, ergab Grundsätzliches zum Flaggenwechsel von Schiffen in Kriegszeiten und endete mit der Wegnahme der MINERVA. Der Schiffsname erinnert an eine römische Göttin gewerblicher Kunstfertigkeit – Graf Wilhelm Gustaf Friederich mußte ihren Verlust hinnehmen; wie, ist nicht überliefert.

Noch gegen Ende desselben Jahres 1807 kam das »Aus« für Graf Bentincks Kni(e)phauser Flotte und Flagge, und dazu gibt es eine Anekdote: In Paris sei man aufmerksam geworden, habe den Empereur unterrichtet, und Napoleon habe wissen wollen, wo denn dieser ominöse Nordsee-Anrainerstaat eigentlich liege. Einer von des Kaisers Leuten habe lächelnd auf die Landkarte verwiesen, auf einen kleinen Fleck, wo gerade eine Mücke oder Fliege saß: »Dort, Sire!« Ergebnis: Die souveräne Grafschaft Kni(e)phausen (wie auch Varel, Jever und ganz Ostfriesland) wurde dem brüderlichen Königreich Holland zuge-



**Wir Gustav Adolph
Bentinck,
Reichsgraf, Erb-Landesherr
der Freien Herrschaft
KNIPHAUSEN,
Edler Herr zu Varel, etc.**

Thun kund Allen, denen daran gelegen und die diesen
offenen Brief sehen werden, dass Unser Unterthan in der Freien
Herrschaft Kniphausen

mittelst eidlicher Versicherung bestätigt hat, dass das ihm eigen-
thümlich gehörende Schiff, genannt

, gross

Last, geführt vom Vorzeiger dieses, dem Schiffscapitain
(oder Schiffer)

und besetzt ausser diesem mit Leuten, die
auf einer besondern Rolle verzeichnet sind, auf erlaubten Handel
zu fahren bestimmt sei, und so wenig einige verbotene Waare
oder Contrebande inne habe, als besonders mit keinen Kriegsgö-
rathschaften, Schiessgewehren, und was dahin weiter gehört, be-
laden sei, auch nicht nach einem blockirten Orte oder Hafen
fahren, sondern mit seiner innehabenden und in

bestehenden Ladung

nach segeln solle.

Derselbe hat daher gebeten, dass ihm zur Beförderung seiner
Reise gegenwärtiger Seepass möge ausgefertigt werden.

Wir ersuchen demnach alle und jede Befehlshaber zu Lande
und zu Wasser, auch Commandeurs der Kriegsschiffe, zu denen
obbemeldeter Schiffer nebst seinem Schiffsvolke und Passagieren
mit dem obbemeldeten Schiffe und innehabender Ladung; es sei
vorsätzlich oder zufällig, kommen möchte, dienstfreundlich, sie
wollen ihn freundschaftlich aufnehmen, und ohne Hinderniss fah-
ren, handeln, transquiren und conversiren lassen; welches alles
Wir in vorkommenden Fällen durch wechselseitige Dienstleistungen
und Wohlwollen zu verdienen beflissen sein werden.

Zur Urkunde dessen haben Wir diesen auf Jahr
gültigen Pass unterschrieben und besiegeln lassen.

So geschehen auf der Burg Kniphausen in Unserer Regierungs-
Canzlei den Achtzehnhundert

In speciellem höchsten Auftrage.

**We Gustavus Adolphus
Bentinck,
Count of the Empire, Hereditary Lord
regnant of the free State of
KNIPHAUSEN,
Lord at Varel, etc.**

To all, whom it may concern, be it known, that our
subject in the free State of Kniphausen,

has affirmed by oath, that the vessel called

of the burthen of commercial lasts is his
own property and that the master thereof is the bearer of this.

; she is manned besides
the said Captain by persons, as certified

by a particular roll, is destined to be sent out for lawfull trade,
having no prohibited merchandise nor contraband goods, parti-
cularly no implements of war, fire arms and what may be com-
prehended thereunder; will not sail to any place or port blockaded,
but with her cargo consisting in will proceed for

In consequence of which he has demanded the present sea-passport
in order to promote his voyage.

We therefore officiously request of all authorities by land
and by water, also commanders of men of war, to whom the
said master may present himself with his crew and passengers
be it designedly or accidentally, to receive him amicably, to aid
him, and to allow him to sail and negotiate, to transact and to
converse, which in like cases We shall endeavour to deserve by
mutual service and benevolence.

In witness whereof We have set our hand and seal on
this sea-passport, valid for Year.

Given at our Castle of Kniphausen in our Governments Chancery
the
Eighteen Hundred

By special and highest Order.

Abb. 4 Linke, auf zwei Sprachen beschränkte Hälfte eines viersprachigen, noch unausgefüllten
Bentinck-Kniphauser Seebrief-Formulars aus der Herrschaftszeit des Grafen Gustav Adolph
1835-54 – siehe auch Text zu Abb. 2. (Marit. Archiv d. Verf.)

schlagen, das dafür die wichtige Hafenfestung Vlissingen auf Walcheren an der Scheldemündung an Frankreich abtreten mußte. 1808 rückten holländische Truppen in die Grafschaft ein – die »Herrlichkeit« schien vorbei.

Doch gemacht! Die Kni(e)phauser Seeflagge war recht zählebzig, und sogar die ganze Küsten-Grafschaft sollte noch einmal auferstehen, wenn auch rechtlich beschränkt und umstritten. Bleiben wir aber vorerst in der historischen Abfolge: Dem in Anmerkung 1 erstgenannten niederländischen Quellentext (Van Dulm etc.) ist S. 27 auch die Reproduktion eines Gemäldes aus dem Kontor einer Handelsfirma in Veendam (Prov. Groningen) beigelegt. Dies Bild bezieht sich auf das Jahr 1809, als mit Schiffer Frans Jzn. Wilkens ein Mitglied der Familie, welche der Firma den Namen gab, die JETSKALINA HILLEGIANA führte. Bei dem dargestellten Schiff handelt es sich um eine Art zeittypischen Zweimast-Topsegelschoner mit auffallendem Deckssprung und Spiegelheck, der außer den beiden Gaffel- und zwei Rahtopsegeln noch Breitfock, Fock, Klüver und Außenklüver erkennen läßt, insgesamt der einstigen Ostsee-Galeaß sehr nahe kommt. Mittels geruderter Schaluppe wird auf hoher See gerade Verbindung zu einem großen Einmaster mit Gaffel- als Hauptsegel unter britischem Union Jack hergestellt. An einer seltenen ikonografischen Dokumentation des damals häufigen, selbst von König Lodewijk Napoleon zum Nutzen seiner Untertanen stillschweigend gebilligten See-Schmuggels zur Umgehung der Kontinentalsperre ist kaum zu zweifeln. Und die bezeugte blau-weiß-blaue Flagge Kni(e)phausens am schiffstypisch niedrigen achteren Mast der JETSKALINA HILLEGIANA, deren Farben wohl einiges legitimieren sollten, 1809 aber schon nicht mehr galten, ist auch nicht zu übersehen.

Oldenburger Vorherrschaft und »Belgische oproer«

1810 sank der Stern von Lodewijks Königreich Holland; es wurde Frankreich einverleibt, Kni(e)phausen eingeschlossen. 1813/14 sank dann auch der Stern von Napoleons französischem Kaiserreich, wodurch Graf Bentincks Kni(e)phauser Stern nebst Flagge aber nur mäßig an Glanz gewannen, denn der Stern des mächtigeren, bald großherzoglichen Vetters in Oldenburg strahlte heller – und drohender. Nach zunächst russischer Besetzung nahm Oldenburg Zugriff auf die Küsten-Grafschaft, und da Graf Wilhelm Gustaf Friederich sich wehrte – 1815 sogar gewaltsam –, gab es einen langwierigen Rechtsstreit, der auch den Deutschen Bund beschäftigte. 1825 verglich man sich in Berlin: Die Grafschaft ward zwar unter Oldenburger (reichsähnlicher) Oberhoheit mediatisiert, bekam aber den Status des kleinsten deutschen Bundeslandes (Heereskontingent im Kriegsfall: 29 Mann) und behielt seine eigene Flagge. Das Kuriosum hatte selbst Napoleon überdauert ...

Zum besseren Verständnis der letzten Phase und des Ausklanges dieser auch schiffahrtshistorischen Groteske muß indes noch einmal zurückgeschaut werden. Der – wie gesagt: vitale – Graf Wilhelm Gustaf Friederich hatte nicht nur eine fast standesgemäße erste Ehe überstanden, sondern sich auch eine Geliebte von bäuerlicher, angeblich leibeigener Herkunft zugelegt, die er nach 16 Jahren 1816 heiratete. Aber schon vor der Eheschließung hatte ihm jene Sara Gerdes mehrere Kinder geboren, die also erst nachträglich legitimiert wurden, und von denen schließlich der zweite Sohn, Gustav Adolph, den (nur noch förmlichen Reichs-) Grafentitel und die Grafschaft erbte – hinsichtlich seiner Legitimität und Sukzessionsfähigkeit heftig angefochten von der Familie seines zuletzt als Generalmajor in britischen Diensten stehenden Vatersbruders. Europas Blätterwald, soweit schon vorhanden, rauschte entsprechend.

Graf Wilhelm Gustaf Friederichs Tod und damit der Erbfall traten 1835 zu einer Zeit ein,

als sich die Niederlande in politischen Wirren befanden, ausgelöst schon 1830 durch den Abfall der südlichen Provinzen (»Belgische oproer«), mit denen die nördlichen früher und dann erneut durch den Wiener Kongreß seit 1815 vereint gewesen waren. Bei den damit verbundenen Interventionen der Groß- und Seemächte Frankreich und Großbritannien gab es einige Embargen gegen die Niederlande sowie Blockaden von Häfen und Küstenabschnitten.

Folge: Für Bentinck & Sohn kam noch einmal eine einträgliche Glanzzeit, denn man vergab wieder neutrale Kniphauser (der Sohn verzichtete auf das Dehnungs-»e«) Flaggen und Seebriefe. In **Abb. 4** ist ein abermals unausgefülltes Seebrief-Formular Graf Gustav Adolphs wiedergegeben, freilich nur die linke Hälfte mit deutschem und englischem Text, da die Reproduktion der anderen mit französischem und lateinischem Text hier als entbehrlich angesehen wurde. Der Vater hatte sich noch mit zwei Sprachen, Latein und Deutsch, begnügt, kein großes Wappen eindrucken lassen und sowohl sachlich als auch formal eine andere, jedenfalls aber altmodisch-herrscherliche Sprache geführt.

Für die zweite einträgliche Glanzzeit der Kniphauser Seebriefe und -flaggen gibt es wie für die erste noch etliche andere Belege, aber – der Natur der Sache entsprechend – wieder keine genaueren Gewinnzahlen. Im benachbarten oberherrlichen Oldenburg sah man das alles mit Stirnrunzeln, mit Grimm, zumal im Ausland oft nicht zwischen Kniphausen und Oldenburg unterschieden wurde.

Mit dem Londoner Protokoll wurden 1839 die Auseinandersetzungen um den neuen südniederländischen Staat Belgien friedlich abgeschlossen. Der ausländische Bedarf an Kniphauser Seebriefen und -flaggen entfiel; von raren Ausnahmen abgesehen, wurden sie nur noch für die wenigen einheimischen Schiffe benötigt. Inzwischen war Kniphausen in Europa nicht mehr wegen möglicher Ausflagging bekannt, sondern nur noch wegen des pikanten Bentinck'schen Erbfolgestreites. Der war meist juristischer, einmal (1836) auch gewaltsamer Art, wurde gar in der deutschen Bundesversammlung diskutiert. 1854 beendet ihn das Großherzogtum Oldenburg derart, daß es die Streitparteien ratenweise finanziell gut polsterte (wobei die anfechtende Linie als standesherrlich anerkannt wurde), dafür aber Kniphausen (und Varel) in sein Staatsgebiet »incorporierte«, also vereinnahmte. Europa war um ein Kuriosum, das Meer um eine entsprechende Flagge ärmer.

Ähnliches ist schon lange vorher und wird auch künftig maritim orientierten Staatsgebilden widerfahren, die weniger kurios als Kniphausen gelten.



Vorliegender Aufsatz darf nicht abgeschlossen werden, ohne ausdrücklich und dankbar mit Hans Horstmann den Namen eines Mannes zu nennen, der schon vor einem Dreivierteljahrhundert vieles des hier Berichteten zusammengestellt¹ (und später überdies den ersten Band der Schriften des Deutschen Schiffahrtsmuseums verfaßt²) hat. Dank zu sagen ist auch Prof. Dr. med. Joh. Schmidt, Oldenburg, der den Verfasser auf die Horstmann'sche Arbeit und anderes Einschlägige aufmerksam machte.

Anmerkungen:

1 Bei Van Duyn/Baron de Vos van Steenwijk (De vlag van Kniphausen. In nldld. »Marineblad« 1/1972, S. 17ff.) finden sich Abbildungen, z.T. aus Schloß Amerongen. Laut P. Ratsma (De scheepstekenaar Gerrit Groenewegen, 1754–1826. In: Mededelingen van de Nederlandse Vereniging voor Zeegechiedenis 35/Dez. 1977, S. 12ff.) gibt es auch von Groenewegens Hand u.a. im Gemeentearchief Rotterdam Zeichnungen bzw. Aquarelle, welche Handelssegler unter Kni(e)phauser Flagge darstellen.

2 Verkleinert wiedergegeben und erläutert bei A.W. Lang: Seekarten der südl. Nord- und Ostsee. (Festschrift zum 100. Jahrestag der Norddt. Seewarte Hamburg). Hamburg/Berlin/Stuttgart 1968, Tafel XII und S. 101.

- 3 H. Horstmann: Die Flagge der Herrlichkeit Knipphausen. In: Marine-Rundschau, Dez. 1926, S. 518ff.
- 4 H. Horstmann: Die Rechtszeichen der europäischen Schiffe im Mittelalter. (Sonderdruck aus: Bremisches Jahrbuch 50/51, 1965/69; Bd. 1 der Schriften des DSM Bremerhaven). Bremen 1971.

Ergänzender Nachtrag:

Verspätet und erst nach Drucksatz vorliegenden Beitrages gelangte der Verfasser in den Besitz eines Exemplares des auf umfangreichen neueren Quellenforschungen beruhenden Aufsatzes von A. Eckhardt »Unter Kniphauser Flagge – Zur Neutralitätspolitik des Grafen Bentinck in napoleonischer Zeit«. Diese knapp fünfzigseitige Arbeit wurde 1991 in den vom örtlichen Heimatverein herausgegebenen »Vareler Heimatheften« Nr. 5 veröffentlicht und ist der um 15 Abbildungen erweiterte Nachdruck einer entsprechenden Publikation im »Niedersächsischen Jahrbuch für Landesgeschichte« Band 61/1989. Leider konnte dieser gründliche Aufsatz, der den älteren Horstmann'schen Auffassungen z.T. vehement widerspricht, im vorliegenden Beitrag nicht mehr berücksichtigt werden, bedarf aber unbedingt hervorhebender Nennung.

“... always in the best interest of our most dutiful subjects”:
The issuance of sea passes and ship's flags by the coastal “state” of
Knipphausen on the Jade Bay during the eighteenth and nineteenth
centuries

Summary

During the first half of the nineteenth century, particularly during the Napoleonic wars and in connection with Belgium's somewhat later separation from the Netherlands, there were numerous cases of dubious outflaggings and misleading ship's papers. Shipowners and captains of countries involved in the conflicts attempted by these means to pass their ships off as vessels of neutral origin and thus to protect themselves from the confiscation of both vessels and cargoes. The German (Bentinck) earldom of Knipphausen, a miniature state on the outer Jade Bay near present-day Wilhelmshaven, developed – and made quite active use of – a particularly clever system of charging fees for the issuance of sea passes and ship's flags. These activities repeatedly led to conflicts with the Great Powers England and France, later with neighbouring Oldenburg as well. After 1815 the German confederation was compelled to concern itself with the odd status of the earldom, which nevertheless continued to exist until 1854. This article takes a look at the prerequisites and conditions for the dubious Knipphausen practices, provides a list of several remarkable incidents which occurred in connection with those practices, and places the events into chronological order.

«[...] à chaque instant portés à conforter en tout lieu le bien-être [...] de nos plus dévoués sujets.»

L'attribution de lettres et de pavillons de complaisance dans l'état de Kniphausen sur la côte de la Jade aux 18^e et 19^e siècles

Résumé

Au cours de la première moitié du 19^e siècle, tout d'abord pendant les guerres napoléoniennes et plus tard en relation avec la séparation de la Belgique des Pays-Bas, il y eut de nombreux changements de pavillons et des documents de navires trompeurs, avec lesquels des compagnies d'armement et des capitaines de pays concernés pas les conflits tentèrent de faire croire à leur neutralité, tout en cherchant à préserver leurs navires et leurs cargaisons d'une confiscation. Le comté allemand de Kniphausen (Bentinck'sche), un état nain sur le cours externe de la Jade, non loin de l'actuelle ville de Wilhelmshaven, était autrefois particulièrement actif dans l'octroi soumis à des droits de ses lettres et pavillons de complaisance. C'est ainsi que de nombreuses querelles eurent lieu avec les grandes puissances Angleterre et France, par la suite même avec la ville voisine d'Oldenbourg. Après 1815, la Fédération allemande dut elle aussi se pencher sur le curieux statut du comté, qui cessa seulement d'exister en 1854. L'article présent éclaire les conditions préalables et les modalités qui étaient en pratique à l'époque à Kniphausen, établit la liste de quelques cas remarquables s'y rapportant et les ordonne de façon chronologique.